VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 226)
z dnia 19 marca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 226)

19 marca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o komisyjnym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 2191).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Jakub Karnowski** prezes zarządu PKP SA, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pana Zbigniewa Klepackiego wraz z zespołem. Chciałem bardzo gorąco powitać kierownictwo PKP na czele z panem prezesem Jakubem Karnowskim. Witam pana Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Krzysztofa Dyla. Witam pana Remigiusza Paszkiewicza, prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Witam liczną reprezentację strony społecznej, głównie przedstawicieli związków zawodowych; widzę pana prezesa Grymela. Także serdecznie witam tych wszystkich spośród państwa, których nie widzę.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o komisyjnym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Projekt zawarty jest w druku sejmowym nr 2191.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek; przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę; oddaję głos przewodniczącemu podkomisji nadzwyczajnej powołanej do pracy nad wspomnianym komisyjnym projektem, panu posłowi Stanisławowi Lamczykowi. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Podkomisja nadzwyczajna spotkała się w dniach 13 i 14 marca. Na spotkaniach wypracowano jednolity tekst projektu ustawy. Zmiany dotyczyły trzech ustaw. Są trzy zmiany dotyczące ustawy o transporcie kolejowym, jedna ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz również jedna zmiana w ustawie o Funduszu Kolejowym. Wszystkie zmiany zostały przedyskutowane. Była do nich również opinia Biura Analiz Sejmowych. Wszystkie sporne sprawy zostały wyjaśnione. Dlatego też zgłaszam przedstawiony komisyjny projekt ustawy Wysokiej Komisji z prośbą o zaakceptowanie zmian. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Przechodzimy do rozpatrzenia projektu.

Pytam państwa czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę. W pierwszej kolejności będę pytał państwa posłów, następnie stronę rządową i oczywiście Biuro Legislacyjne.

Zwracam się do państwa posłów czy mają uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę; dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Biuro Legislacyjne nie ma uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie tytułu ustawy.

Przechodzimy do art. 1 dotyczącego zmian w ustawie o transporcie kolejowym.

Proszę o uwagi do zmiany pierwszej. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne? Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Mamy uwagi do zmiany pierwszej, do przepisu w lit. b) w art. 1 w pkt 1, a dokładnie do dodanego ust. 8b w pkt 2. Chodzi o drugie zdanie. Z punktu widzenia redakcyjnego wydaje nam się, że zdanie drugie brzmiące „Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się w terminie 7 od dnia wydania ostatecznej decyzji przez Prezesa UTK…", powinniśmy uzupełnić. Po wyrazach „w terminie 7" powinniśmy dodać wyraz „dni". Byłoby to podkreślenie, że w terminie siedmiu dniu od dnia wydania ostatecznej decyzji przez Prezesa UTK. Oczywiście, jest to zwykła zmiana redakcyjna.

Natomiast…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, dodajemy wyraz „dni". Tak?

Legislator Wojciech Paluch:

Tak. „W terminie 7 dni od dnia wydania ostatecznej decyzji",...itd. Natomiast jeśli chodzi o zdanie trzecie, to rzeczywiście jego brzmienie stwarza pewne problemy redakcyjne z uwagi na końcówkę, która brzmi „nie wcześniej niż 30 od dnia ich ogłoszenia". Można by mieć pewne wątpliwości do czytelności tej normy przy jej rozszyfrowaniu.

Dlatego mamy dwie propozycje. To jest już pytanie do strony rządowej. Czy przez zdanie „Stawki zatwierdzone zgodnie z ust. 8a pkt 2 obowiązują nie wcześniej niż 30 dni od dnia ich ogłoszenia" mamy na myśli, że to nastąpi trzydziestego dnia? Czy też chodzi o coś innego i wówczas normę trzeba by przeredagować. Przepis brzmiałby „nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia ich ogłoszenia".

To jest niby tylko zmiana redakcyjna, ale dotykamy kwestii merytorycznej. Dlatego też prosilibyśmy o rozstrzygnięcie, która formuła byłaby bardziej do zaakceptowania i, ewentualnie, przyjęta przez państwa posłów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę stronę rządową.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Poprosimy dodać wyraz „dni" po wyrazie 30. Przepis brzmiałby „nie wcześniej niż 30 dni od dnia ich ogłoszenia".

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czyli analogicznie jak w poprzednim przypadku, kiedy chodziło o termin 7 dni. W zdaniu trzecim też dodajemy wyraz „dni”. Byłoby po zmianie „niż 30 dni od dnia ich ogłoszenia”. Czy jest zgoda? Jest; bardzo dziękuję.

Czy są inne uwagi do zmiany pierwszej? Nie ma.

Stwierdzam, że przyjęliśmy zmianę pierwszą.

Legislator Wojciech Paluch:

Z poprawkami redakcyjnymi Biura.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście. Przechodzimy do zmiany drugiej. Proszę stronę rządową.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Zgłaszał się pan poseł Tchórzewski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, nie zauważyłem. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski; bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeśli chodzi o zmianę drugą, to mamy taką sytuację, że w pewnym sensie już drugi raz rezygnujemy z zapisów ustawowych, które tak naprawdę zakładały, że przez kilka lat Fundusz Kolejowy będzie partycypował w spłacie zadłużenia PKP SA. Po wczytaniu się zarówno w wytyczne, jak i uzasadnienie wyroku Trybunału Konstytucyjnego, można było oczekiwać, że jednak budżet będzie w znaczenie większym stopniu niż dotychczas partycypował w kosztach stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, aby przewozy kolejowe były bardziej atrakcyjne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, ale jesteśmy dopiero przy drugiej zmianie, a wydaje się, że pan przewodniczący nawiązuje do zmiany trzeciej.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Przepraszam, rzeczywiście.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wracamy wobec tego do zmiany drugiej. Czy są do niej uwagi? Ponieważ państwo posłowie nie zgłaszali uwag, a także strona rządowa i Biuro Legislacyjne, stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie zmiany drugiej.

Przechodzimy do zmiany trzeciej. Proszę pana przewodniczącego o kontynuowanie wypowiedzi.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W takim razie będę kontynuował uwagi do zmiany trzeciej. Mamy taką sytuację, że już drugi raz poprzez zmianę ustawy powodujemy całkowitą rezygnację Funduszu Kolejowego z udziału w zmniejszeniu zadłużenia PKP SA. To jest jedna sprawa. W związku z taką sytuacją, partycypacja budżetu w kosztach utrzymania infrastruktury kolejowej nie jest już tej wielkości, jak tego oczekiwała zarówno Komisja Europejska, i jak wynikało ze składanych deklaracji.

Z drugiej strony musimy pamiętać o tym, że dodatkowe pieniądze z budżetu, i to znacznie większe, muszą się znaleźć. Dzisiaj mamy taką sytuację, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jest firmą bardziej zadłużoną niż PKP SA. Mamy obecnie tego typu relacje. Do tej pory mówiło się, że stare długi ciążące na PKP SA, ciążą na jej działalności. Tymczasem niedługo koszty obsługi długów PKP PLK będą sięgać 300 mln zł rocznie; wchodzimy w taki okres funkcjonowania spółki. Jeżeli tak na to wszystko popatrzymy, to okaże się, że przelewamy z jednego wiadra do drugiego, a po drodze być może trochę się wody rozlewa.

Dodajmy do tego jeszcze propozycję podkomisji uchylenia ust. 5a w art. 33. Przepis ten wyraźnie mówi o pieniądzach idących na inwestycje; wokół niego jest poważna kontrowersja. Powoduje to sytuacje, że całej Grupie PKP nie będzie łatwiej, ale trudniej. Ze wszystkich działań legislacyjnych, z którymi mamy do czynienia w ostatnim półtora roku wynika, że szukamy i używamy wszystkich furtek, by dla kolei było mniej pieniędzy. Nie dziwię się Ministerstwu Finansów, bo we wszystkich resortach szuka się takich furtek. Widoczna jest bierność resortu infrastruktury, który systematycznie poddaje się tego rodzaju działaniom. Słabsi zawsze dostają mniej pieniędzy, natomiast efektywniejsi, bardziej uparci i którzy odważnie się o środki upominają, dostają ich więcej.

Uchylenie ust. 5a w art. 33 i w konsekwencji rezygnacja z 500 mln zł środków finansowych dla PKP SA z Funduszu Kolejowego, świadczy o tym, że resort infrastruktury i rozwoju znów pada na kolana. Wcześniej było już wiadomo, że z obecnymi stawkami dostępu do infrastruktury do tego dojdzie, że będą kłopoty. Tymczasem przez ostatnie trzy lata w resorcie transportu udawano, że nic się nie dzieje. Powiedziałem o tym rok temu podczas ogłaszania wyroku Trybunału Konstytucyjnego w obecności przewodniczącego Zbigniewa Rynasiewicza; uprzedzałem pana ministra Sławomira Nowaka, że tak się stanie. Proponowałem, żeby pójść na układ i zawrzeć porozumienie, aby wnioski zostały wycofane. To zostało w pełni odrzucone. Doszło do obecnej sytuacji, w której mamy brnięcie w zaklęte koło.

Powstaje pytanie, na które trzeba dać odpowiedź; jaki będzie system działania, aby nie rosło zadłużenie spółki Polskie Linie Kolejowe, a malało? Bo nie może się zwiększać w nieskończoność. Jeżeli obecnie zadłużenie wynosi ponad 5 miliardów złotych, to gdzie jest granica? Jakie są plany? Do jakiej granicy będzie rosło zadłużenie PLK? Jednocześnie PKP SA będzie musiało drenować inne spółki, aby spłacać swoje zadłużenie. Może gdzieś coś jeszcze jakiś majątek wyprzeda, ale nie pozwoli to na zamknięcie bilansu. Nie ma odpowiedzi na tak postawione pytania.

Do ustawy, którą dzisiaj rozpatrujemy, potrzebny jest załącznik zawierający chociażby jakąś szacunkową strategię. Taką strategię przedstawić powinien nie minister infrastruktury i rozwoju, ale rząd, bo to powinna być strategia rządu. Minister finansów też powinien się pod nią podpisać.

Tymczasem dzisiaj wszystko jest jak trzeba. Byłem na spotkaniu w Ministerstwie Finansów podczas rozpatrywania pewnych spraw finansowych, rozmawiałem w gronie poprzedniej ekipy rządowej z ówczesnymi wiceministrami w tym resorcie, panami Sekułą i Dominikiem. Powiedzieli mi wtedy: panie pośle, nie ma żadnych wniosków, resort infrastruktury specjalnie się nie upomina o środki, nie chce szukać rozwiązań. Co my mamy do tego?

Mówię to do protokołu. Rozmowa odbywała się w tak dużym gronie osób, że można do niej wrócić. W końcu muszą być podjęte jakieś działania. Mówię o zdarzeniach, które miały miejsce. Może to jakoś wstrząśnie nową ekipą. Nie bądźcie ciągle na kolanach. Inni biorą pieniądze. Bo taki jest budżet każdej instytucji. Ten dostaje środki kto udowodni, że jego priorytety są ważniejsze.

A priorytetem jest choćby częściowe przesunięcie przewozu towarów z transportu drogowego na kolejowy, jako że drożność naszych dróg już jest ograniczona. Mimo takiej sytuacji, nic się nie robi, aby ten stan zmienić i w pewnym sensie „odwraca się ogonem", żeby transport kolejowy przejął przynajmniej część przewozu pasażerów. Tymczasem dzieje się odwrotnie. Otrzymujemy stale informacje o odpływie pasażerów z kolei. Przewozy towarów utrzymują się w granicach 20 mld ton rocznie, z czego 90-95% przypada

na transport drogowy. Stąd pytanie o strategię rozwoju transportu. Jednocześnie zmniejsza się środki na kolei i pieniądze przerzuca z jednej kieszeni do drugiej.

Przepraszam, trochę za bardzo się rozgadałem, ale to wszystko naprawdę jest już bulwersujące. W ogóle nie mówię o polityce. Mówię do mikrofonu; chodziłem do ministrów finansów nawet wówczas, kiedy byłem w osobistym konflikcie z panem ministrem Sekułą. Rozmawiałem z nim dlatego, że chodziło o sprawy państwowej wagi. Nie był to mój obowiązek jako posła. Był to obowiązek przedstawicieli resortu transportu, aby pójść do resortu finansów i walczyć o swoje. Taka jest prawda. Proszę państwa, w końcu trzeba zacząć walczyć o swoje, pokazywać jak potężną dziedziną gospodarki jest transport, jak on waży na funkcjonowaniu gospodarki. To jest niezwykle ważne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo proszę przedstawicieli resortu infrastruktury i rozwoju o odniesienie się do kwestii podniesionych przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Bardzo proszę pana ministra.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Na pewno będziemy walczyć o swoje i walczymy o swoje. Zapewniam pana przewodniczącego, że tak jest. Tymczasem jednak należy sobie również zdawać sprawę z sytuacji budżetu i finansów państwa, który nie jest z gumy i walczących o swoje jest też dużo więcej. Wzrastają inwestycje, wzrasta również finansowanie kolei.

Pojawiły się jeszcze dwa wątki w wypowiedzi pana przewodniczącego. Jednym był wątek dotyczący zadłużenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, a drugi dotyczący zadłużenia PKP SA. Może poprosiłbym obecnych na posiedzeniu prezesów obu spółek, aby odnieśli się do uwag dotyczących bieżącego zadłużenia i jego obsługi, itd. Dobrze?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundeczkę. Bardzo proszę; pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym po prostu usłyszeć od przedstawicieli PKP SA jaką opinię przedstawili ministerstwu odnośnie zabierania 500 mln zł z Funduszu Kolejowego. Jeżeli się temu nie sprzeciwiło, to na jakiej podstawie i jak to będzie dalej wyglądało? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana prezesa Jakuba Karnowskiego; bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP SA Jakub Karnowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Mogę się odnieść do kwestii o wyjaśnienie której poprosił pan minister Klepacki, a mianowicie do długu PKP SA. Jeśli chodzi o 500 milionów… Zarządzamy swoim długiem, nie zarządzamy skonsolidowanym długiem wszystkich organizacji kolejowych, w tym spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, która jest niezależnym zarządcą infrastruktury kolejowej.

Jeśli chodzi o dług PKP SA, to przypomnę, że na początku 2012 roku wynosił 4,5 miliarda złotych, a obecnie wynosi około 3,2 miliarda, z czego w tym roku odpadnie nam około półtora miliarda. Obniżenie długu o jedną trzecią było możliwe dzięki prywatyzacji PKP CARGO, prywatyzacji Polskich Kolei Linowych oraz bieżącej sprzedaży nieruchomości kolejowych.

Przypomnę, że PKP SA ma rating PBB, który został utrzymany głównie dlatego, że radzimy sobie ze spłatą długu.

Natomiast jeśli chodzi o dług spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, poproszę pana prezesa Depczyńskiego o kilka zdań na ten temat.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie. Pan prezes Remigiusz Paszkiewicz; proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Karol Depczyński:

Karol Depczyński, PKP PLK SA. Jeśli można; dług spółki Polskie Linie Kolejowe składa się zasadniczo z trzech części. Mamy kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego zaciągane na prefinansowanie i na częściowo trwałe finansowanie projektów inwestycyjnych. Pula ta rzeczywiście stale rośnie w związku z tym, że uruchamiamy coraz to nowe projekty inwestycyjne i potrzebujemy środków na ich dofinansowanie. Nową pozycją w zadłużeniu spółki są obligacje wyemitowane w ubiegłym roku na kwotę półtora miliarda złotych. One są również przeznaczone na wydatki inwestycyjne. Jest to związane ze zmniejszeniem środków budżetowych, jakie w ubiegłym roku spółka PLK dostała na inwestycje. Mamy też pewną pulę kredytów obrotowych finansujących bieżącą działalność firmy.

Jeśli chodzi o obsługę zadłużenia, to po pierwsze – i kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego i obligacje na kwotę półtora miliarda złotych są zabezpieczone gwarancją Skarbu Państwa. Dodatkowo ich obsługa do roku 2019 obejmuje całkowitą spłatę obligacji. Raty i odsetki od kredytów EBI realizowanych w tym czasie są wpisane w program Funduszu Kolejowego zatwierdzonego przez Radę Ministrów. Przynajmniej do tego czasu zapewniona jest obsługa zadłużenia i są źródła publiczne, które mają temu służyć. Rzeczywiście, nie ma takiego dokumentu rządowego na dalszą perspektywę. Jeżeli zatem mówimy o terminach spłaty kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, są one bardzo odległe. Często są to 30-letnie umowy kredytowe. Docelowa obsługa tych kredytów nie jest zapewniona, ale jest zapewniona do 2019 roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Powiem tylko, że informacji udzielał wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe, pan Karol Depczyński. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski; proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Po pierwsze, z wypowiedzi pana prezesa Karnowskiego wynika, że taka jednostka jak PKP SA nie była w ogóle proszona o opinię do omawianego dzisiaj projektu ustawy i nie odniosła się do kwestii czy jest za tym, że kwota 500 mln zł zostanie skreślona lub nie. Widać wyraźnie, że pan prezes uniknął odpowiedzi na to pytanie. Nie padła także żadna odpowiedź ile sumarycznie wynosi zadłużenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Mówiłem tylko o moich szacunkach tego zadłużenia opartych na informacjach podawanych z roku na rok, które próbuję sumować.

Nie powiedziano też ile wynosi roczna obsługa tego zadłużenia, ile na ten cel wydaje się środków bieżących oraz ile z Funduszu Kolejowego. Środki z tego Funduszu były jednak przeznaczone na konkretne cele, a nie na obsługę zadłużenia. W Funduszu Kolejowym nie ma pozycji wydatków „obsługa zadłużenia". W ustawie o Funduszu Kolejowym takiej pozycji nie ma, nie jest też zapisane, że możliwa jest obsługa zadłużenia. Zapisane są w nim konkretne pieniądze na konkretne cele. Dlatego jestem trochę zaskoczony podaną informacją i chciałbym poprosić o komentarz w tej sprawie. To jest informacja bardzo zaskakująca. Dziękuję. Prosiłbym jednak o pełniejsze wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tylko dwa zdania, panie przewodniczący. Dla nas w tym gronie zrozumiałe jest zainteresowanie i zaangażowanie pana przewodniczącego w obszar transportu kolejowego. Tym niemniej bardzo proszę nie przymuszać i formatować rozmówców. Po prostu udzielają odpowiedzi w takim zakresie, w jakim są w stanie udzielić odpowiedzi. Można po prostu żądać udzielenia pisemnej odpowiedzi, jeżeli ustna była niewystarczająca. Bardzo proszę o odnoszenie się w debacie do regulaminu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czyżby pan przewodniczący podejrzewał mnie o niewiedzę w tej dziedzinie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, proszę państwa. Wyraźnie powiedziałem, że nie możemy nikogo zmuszać. Przedstawiciel resortu odpowiada w takim zakresie, w jakim po prostu uznaje za stosowne. To nie jest nic nowego. Państwo jesteście wieloletnimi parlamentarzystami i o tym doskonale wiecie. Bardzo proszę o zrozumienie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie rozumiemy tego, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, każdy poseł może żądać i oczekiwać odpowiedzi na piśmie. Bardzo proszę; pan poseł Jerzy Szmit. Panie przewodniczący Adamczyk, momencik.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Myślę, że każdy poseł ma prawo pytać. Jeżeli odpowiedź ministra jest niezadowalająca, ma prawo pytać aż do czasu gdy stwierdzi, że uzyskał odpowiedź. Albo rzeczywiście, że taki czy inny przedstawiciel rządu nie chce mówić albo nie jest zorientowany w sprawie.

Natomiast chciałbym zadać pytanie. Szanowni państwo. Kiedy w ubiegłym roku pracowaliśmy nad korektą budżetu, między innymi miało miejsce ograniczenie wsparcia dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o kwotę jednego miliarda złotych. Kiedy wówczas uzasadniono, że można ten miliard odebrać, mówiono, że w zasadzie nie ma z tym większego problemu i że PLK sobie poradzi, bo z innych źródeł uzyska tę kwotę.

Z wypowiedzi pana prezesa wynika, że najprawdopodobniej chodziło o emisję obligacji. A obligacje kosztują. Mam pytanie; jaki był koszt redukcji wsparcia budżetowego o kwotę jednego miliarda złotych? Jaki był koszt emisji obligacji i obsługi w tym zakresie? Bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan przewodniczący Adamczyk? Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo krótko. Otóż wyrażam nie tylko zdziwienie. Na skandal zakrawa fakt, że przedstawiciele PKP SA nie są w stanie poinformować o szczegółach dotyczących zadłużenia. Rozumiem, że takich danych nie musi mieć na podorędziu wiceminister, ale ma służby, które codziennie powinny monitorować stan zadłużenia. Dziwię się odpowiedzi pana prezesa PKP SA, że on tak do końca nie wie co się dzieje w spółce Polskie Linie Kolejowe.

Panie prezesie, na Boga. Przecież minister upoważnił pana do nadzoru nad spółką-córką. To jest sytuacja wręcz skandaliczna. Tak być nie może, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wydaje się, że po tej wypowiedzi jestem uprawniony do stwierdzenia, że jesteśmy na różnych posiedzeniach Komisji. Ja słyszałem zupełnie coś innego. Ale nie polemizuję.

Mam pytanie do pana prezesa Paszkiewicza. Czy pan prezes zechce uzupełnić wypowiedź pana zastępcy? Pan minister? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Może tylko bym sprecyzował. Rozumiem, że były dwa pytania. Pierwsze – o miesięczne lub roczne koszty obsługi zadłużenia spółki PKP PLK. I drugie pytanie padło o koszt miesięcznej lub rocznej obsługi obligacji wyemitowanych przez PLK. Jeżeli można, prosiłbym o udzielenie odpowiedzi, najlepiej wiceprezesa, pana Depczyńskiego lub pana prezesa Paszkiewicza. Oni najlepiej znają te liczby. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Paszkiewicz? Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Remigiusz Paszkiewicz:

Szanowni państwo. Dosłownie dwa zdania w sprawie, o którą jesteśmy pytani. Rzeczywiście, przy korekcie budżetu w zeszłym roku mówiliśmy, że pieniądze, które pierwotnie były przewidziane w budżecie, zostaną uzupełnione emisją obligacji; takie obligacje wyemitowaliśmy. W ten sposób uzupełniliśmy lukę w środkach budżetowych dla spółki PKP PLK w części inwestycyjnej.

Jeśli chodzi o koszt emisji, jest to 0,59%, czyli 59 punktów bazowych powyżej WIBORU; taki jest roczny koszt obsługi zadłużenia wynikającego właśnie z emisji. Dodatkowo powiem jeszcze raz to, co przed chwilą powiedział pan prezes Depczyński,

że spłata, czyli wykup obligacji, po pierwsze jest gwarantowany, zabezpieczony przez budżet państwa w formie Funduszu Kolejowego na lata 2016-2019. Obsługa obligacji jest więc również gwarantowana i jej zapłata zabezpieczona z Funduszu Kolejowego we wspomnianych latach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pytam państwa posłów czy są inne uwagi do zmiany trzeciej? Nie widzę. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne? Bardzo proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Dwie kwestie, jedna związana z wprowadzeniem do wyliczenia; chodzi o ust. 1. Wydaje się nam, że chyba zabrakło litery „z" po wyrazie „lub". Przepis powinien brzmieć: „Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego". Czyli dodajemy literę „z".

Druga uwaga dotyczy ust. 2, w którego brzmieniu pojawiają się wyrazy „Zadanie i działalność, o których mowa w ust. 1". W kontekście brzmienia ust. 1 pkt 1, gdzie jest mowa o kosztach remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, a następnie w umowie określamy w szczególności wskazanie „zadań i działalności", ust. 2 nie możemy sprowadzić do liczby pojedynczej „Zadanie". To powinny być „Zadania".

Prosiłbym o przyjęcie tych dwóch poprawek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy strona rządowa akceptuje propozycje zmian przedstawionych przez Biuro Legislacyjne?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy są inne uwagi? Nie widzę.

Stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie zmiany trzeciej z poprawkami.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 2. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Biuro nie ma uwag do art. 2.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie art. 2.

Przechodzimy do rozpatrzenia brzmienia art. 3. Proszę o uwagi. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Biuro nie ma uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie art. 3.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 4. Proszę o uwagi. Państwo posłowie? Dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne?

Legislator Wojciech Paluch:

Biuro nie ma uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że przyjęliśmy brzmienie art. 4.

Pytam państwa posłów czy jest sprzeciw do przyjęcia brzmienia całego projektu ustawy?

Legislator Wojciech Paluch:

Z poprawkami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Z poprawkami, oczywiście. Nie ma sprzeciwu; dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej.

Powinniśmy jeszcze wyznaczyć posła sprawozdawcę. Proponuję, aby to dzieło kontynuował pan poseł Stanisław Lamczyk. Czy są inne propozycje? Nie ma; dziękuję.

Termin dla MSZ na przedstawienie opinii – do dnia 20 bm. do godz. 10.

Wysoka Komisjo. Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję za aktywny udział. Do zobaczenia.